

e-Book

Rechtsanwaltskanzlei Knoop

 www.LKW-Recht.eu

Lenk- und Ruhezeiten - Verstöße und seine
Folgen

Autor: Dr. jur. Götz Knoop

Inhaltsverzeichnis:

1. VORBEMERKUNG:	4
2. GRUNDSÄTZLICHES ZUM VERHALTEN BEI EINER KONTROLLE	4
3. LENK- UND RUHEZEITEN – EINE ÜBERSICHT ÜBER DIE GESETZLICHEN REGELUNGEN	5
3.1. Verordnung (EG) 561/2006	5
3.2. Fahrpersonalgesetz	5
3.3. AETR-Regelung	6
3.4. Arbeitszeitgesetz	6
4. LENK- UND RUHEZEITEN NACH DER EG-VERORDNUNG 561/2006	6
4.1. Wie viel Stunden pro Tag?	6
4.2. Wie oft am Tag Pause?	6
4.3. Wie lange ausruhen zwischen den Arbeitstagen?	7
4.4. Wieviele Stunden in einer bzw zwei Wochen?	7
4.5. Wochen(end)ruhezeit	8
4.6. Besonderheit: Zwei Fahrerbetrieb	8
4.7. Außergewöhnliche Ereignisse, die zu einer Überschreitung der Lenkzeit führen – Wie damit umgegangen werden kann	9
5. TECHNISCHE MAßNAHMEN ZUR ÜBERWACHUNG	10
5.1. EG Kontrollgerät - Fahrtenschreiber analog	10
5.2. Digitaler Tachograf	11
5.3. Kontrollrichtlinie	12
6. FOLGEN BEI VERSTÖßEN	13

6.1.	Bußgeldkatalog der einzelnen Tatbestände	13
6.2.	Verjährung:	14
6.3.	Zivilrechtliche Folgen	14
6.3.1.	Erhöhung der Betriebsgefahr	14
6.3.2.	Vorwurf grob fahrlässigen Handelns	14

1. Vorbemerkung:

Rechtliche Fragen rund um LKWs im Straßenverkehr sind offensichtlich mit großer Unsicherheit behaftet.

In zahlreichen LKW-Foren werden immer wieder LKW-rechtlich spezifische Fragestellungen aufgeworfen, von juristischen Laien aber häufig – verständlicherweise – nicht in der notwendigen Qualität beantwortet. Auch zahlreiche Anwaltskollegen sind dann, wenn sich nicht regelmäßig mit einschlägigen juristischen Fragen konfrontiert sind mit der Beantwortung der Spezialmaterie häufig überfordert.

Diesem Manko soll durch die e-books unter LKW-Recht.eu abgeholfen werden. Behandelt werden hier die Themen Lenk- und Ruhezeiten - Verstöße und deren Folgen.

In parallelen e-books werden auch Themen erörtert, wie Ladungssicherung, Überladung, Abmessungen sowie Abstand, Geschwindigkeit und Parken.

2. Grundsätzliches zum Verhalten bei einer Kontrolle

Zunächst jedoch Grundsätzliches zum Verhalten bei einer Kontrolle durch die „Obrigkeit“, also insbesondere durch Polizei und BAG.

Jeder kennt das Sprichwort

„Reden ist Silber – Schweigen ist Gold!“

Hinsichtlich des Verhaltens bei einer Kontrolle gilt dies umso mehr!

Dieser Umstand resultiert zum einen aus dem Grundsatz, dass ein Beschuldigter eines Ordnungswidrigkeits- oder gar Strafverfahrens das Recht hat, zu schweigen. Schließlich muss sich niemand selbst belasten.

Diese Erkenntnis, lieber zu schweigen resultiert zum anderen aus der anwaltlichen Erfahrung, dass zahlreiche spätere Beschuldigte eines Ordnungswidrigkeitsverfahrens den Behörden selbst die notwendigen Informationen zur Verfolgung der Ordnungswidrigkeit oder der Straftat bei der Befragung an die Hand gegeben haben.

3. Lenk- und Ruhezeiten – Eine Übersicht über die gesetzlichen Regelungen

Die gesetzlichen Regelungen, die bei Lenk- und Ruhezeiten zur Anwendung kommen sind recht vielfältig. So greifen vier unterschiedliche gesetzliche Regelungen ineinander.

Oberste Priorität hat seit dem 11. April 2007 die EG-Verordnung 561/2006, welche die bisherige EWG-Verordnung 83820/85 in weiten Teilen abgelöst hat. In einigen Teilen ist jedoch auch diese Verordnung jedoch noch anwendbar.

3.1. Verordnung (EG) 561/2006

Die Verordnung 561/2006 gilt innerhalb der Mitgliedsstaaten der europäischen Union, des europäischen Wirtschaftsraums und der Schweiz. Die Verordnung ist einschlägig für Fahrzeuge zur gewerblichen Güter- oder Personenbeförderung mit einer zulässigen Höchstmasse (einschl. Anhänger) von über 3,5 to.

Zahlreiche konkretere Regelungen finden sich in der Verordnung, weshalb die Lektüre nicht ganz uninteressant ist. Hier der Link:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:102:0001:0013:DE:PDF>

3.2. Fahrpersonalgesetz

Das Fahrpersonalgesetz bzw. die Fahrpersonalverordnung gelten nur in Deutschland, erfassen aber bereits Fahrzeuge ab 2,8 to und verweisen auch für diese Fahrzeuge auf die Verordnung 561/2006.

3.3. AETR-Regelung

Die AETR-Regelung ist das „europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals“. Diese Regelung greift – trotz der Verordnung 561/2006 – dann, wenn es sich um grenzüberschreitenden Verkehr mit solchen Drittstaaten handelt, die nicht zur EU oder zum europäischen Wirtschaftsraum gehören.

3.4. Arbeitszeitgesetz

Bei dem Arbeitszeitgesetz handelt es sich um eine gesetzliche Regelung, die nicht straßenverkehrsspezifischen Charakter hat. Für solche LKW-Fahrer, die im Beschäftigungsverhältnis stehen – also nicht für selbstständige Fahrer – gilt aber selbstverständlich das Arbeitszeitgesetz als Bestandteil des Arbeitsrechts.

4. Lenk- und Ruhezeiten nach der EG-Verordnung 561/2006

Da die Verordnung 561/2006 die wohl wesentlichste Regelung ist seien die Lenkzeiten anhand dieser Regelung erläutert:

4.1. Wie viel Stunden pro Tag?

Innerhalb eines Tages darf der LKW in der Regel höchstens 9 h lang gelenkt werden. Dazwischen liegt entweder eine Pause von 45 min oder zwei aufgeteilte Pausen von 15 min und 30 min – zu den Pausen s. u.

An zwei Tagen in der Woche darf die Lenkzeit auf 10 h verlängert werden, wobei die Regeln über ununterbrochene Lenkzeit und Pausen bestehen bleiben.

4.2. Wie oft am Tag Pause?

Die maximale Lenkzeit beträgt 4,5 h am Stück. Spätestens dann muss man die Lenkzeit durch eine Pause unterbrechen, in der nicht gearbeitet werden darf.

Ist nur eine Fahrtunterbrechung vorgesehen, muss diese 45 min betragen. Man kann die Pausen auch aufteilen in zwei Pausen á 15 min und 30 min.

4.3. Wie lange ausruhen zwischen den Arbeitstagen?

Innerhalb jedes Zeitraumes von 24 h muss man 11 h ausruhen. Diese Tagesruhezeit darf nicht durch andere Arbeiten unterbrochen werden.

Es gibt zwei Möglichkeiten, die tägliche Ruhezeit flexibler zu gestalten, man darf sie nämlich verkürzen oder aufteilen.

Verkürzung:

Die reguläre Tagesruhezeit von 11 h darf an bis zu drei Tagen zwischen zwei Wochenruhezeiten um 2 h verkürzt werden. Dabei ist es unerheblich, ob die Tage mit verkürzter Ruhezeit direkt aufeinander folgen oder über die Woche verteilt sind. Die so reduzierte Tagesruhezeit muss jedoch mindestens 9 zusammenhängende Stunden betragen, ein Ausgleich der fehlenden Stunden ist nicht erforderlich.

Aufteilung:

Die reguläre Tagesruhezeit von 11 h darf auch aufgeteilt werden, und zwar an jedem beliebigen Tag der Woche. Die Aufteilung darf nur in zwei Zeitblöcke erfolgen, der erste Teil muss mindestens 3 h, der zweite mindestens 9 h dauern. Dadurch ergibt sich schon, dass bei einer Aufteilung die Tagesruhezeit auf insgesamt mindestens 12 h ausgedehnt ist.

Besonderheit: AETR-Regelung

Bei Anwendung der AETR-Regelung – also im grenzüberschreitenden Verkehr mit bestimmten Drittstaaten – ist bei Verkürzung der Tagesruhezeit ein Ausgleich bis zum Ende der Folgewoche erforderlich; bei der Aufteilung der Tagesruhezeit kann diese in bis zu drei Zeitblöcke erfolgen, wobei ein Block mindestens (!) 8 h dauern muss, die weiteren Blöcke mindestens (!) 1 h, insgesamt müssen sich wiederum mindestens (!) 12 h ergeben.

4.4. Wieviele Stunden in einer bzw zwei Wochen?

Die Wochenlenkzeit ist die Summe der Lenkzeiten innerhalb einer Woche. Sie darf im Höchstfall 56 h betragen.

Die Zwei-Wochen-Lenkzeit ist die Summe der Lenkzeit innerhalb von zwei Wochen, sie darf höchstens 90 h betragen.

Daraus folgt, dass derjenige, der sich an die Höchstzeiten des Tages bzw. der Woche heranfährt in den kommenden Tagen bzw. der kommenden Woche nur entsprechend weniger fahren darf.

4.5. Wochen(end)ruhezeit

Eine Wochen(end)ruhezeit muss nach sechs 24-Stunden-Zeiträumen genommen werden, dies gerechnet ab der vorausgegangenen Wochenruhezeit.

Die regelmäßige Wochenendruhezeit beträgt mindestens 45 h, sie kann bei Bedarf auf mindestens 24 h verkürzt werden, wobei innerhalb eines Zeitraumes von zwei Wochen zwei Varianten zulässig sind:

- zwei regelmäßige Wochenendruhezeiten von mindestens je 45 h
- oder eine regelmäßige Wochenendruhezeit von mindestens 45 h und eine reduzierte Wochenendruhezeit von mindestens 24 h, wobei die Stunden der verkürzten Wochenendruhezeit nicht verfallen. Für diese fehlenden Stunden besteht eine Ausgleichspflicht.

Der Ausgleich muss durch eine gleichmäßige Ruhepause mindestens bis zum Ende der dritten folgenden Woche genommen werden, wobei die fehlenden Stunden an eine andere Ruhezeit von mindestens 9 h oder eine Wochenruhezeit angehängt werden können

4.6. Besonderheit: Zwei Fahrerbetrieb

Bei Mehr-Fahrerbetrieb gelten Besonderheiten. Ein Mehrfahrerbetrieb liegt nur dann vor, wenn während der gesamten Lenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten mindestens ein weiterer Fahrer auf dem LKW zum Lenken eingesetzt ist. Die Anwesenheit des zweiten Fahrers ist vorgeschrieben, ausgenommen davon ist lediglich die erste Stunde.

Im Mehr-Fahrerbetrieb ist folgendes zu beachten:

- Jeder Fahrer muss innerhalb von 30 h nach dem Ende der Tages- oder Wochenruhezeit eine neue Ruhezeit von mindestens 9 h einlegen.
- Die tägliche Ruhezeit kann im Fahrzeug verbracht werden, sofern es mit einer Schlafkabine ausgestattet ist und (!) nicht fährt.
- Da die Ruhezeiten nur im stehenden Fahrzeug genommen werden dürfen, müssen beide Fahrer die Ruhezeit gleichzeitig nehmen. Schläft ein Fahrer in der Kabine, während der andere fährt, gilt dies als Fahrtunterbrechung, nicht aber als Ruhezeit.

4.7. Außergewöhnliche Ereignisse, die zu einer Überschreitung der Lenkzeit führen – Wie damit umgegangen werden kann

Es gibt immer wieder unvorhersehbare Ereignisse, die dazu führen, dass die vorgeschriebene Lenkzeit nicht eingehalten werden kann.

Nach Art. 12 VO (EG) 561/2006. gibt es Ausnahmen zur Einhaltung der Ruhezeit in diesem besonderen Ausnahmefällen.

Folgende Merkmale müssen jedoch vorliegen:

- Vorliegen einer Verzögerung der ungehinderten Weiterfahrt, wie z.B.:
 - größere Verkehrsunfälle und daraus resultierender Stau
 - extreme Wetterbedingungen (Schnee, Eis, Nebel, Sturm, Überschwemmungen, umgestürzte Bäume ; Im Winter wird Glatteis aber kaum als Ereignis in diesem Sinn taugen, da dies vorhersehbar war)
 - Verkehrsumleitungen
 - Technische Probleme am Fahrzeug
 - Medizinischer Notfall
- Unvorhersehbarkeit und Unplanbarkeit des Ereignisses
- Die Sicherheit von Personen, Fahrzeug oder der Ladung darf nicht mehr gewährleistet sein.

Sind diese Voraussetzungen erfüllt und kommt er dadurch zu einer Überschreitung der Lenkzeit ist diese nicht mehr vorwerfbar, da der Fahrer nicht rechtswidrig handelt

Wichtig ist jedoch, das unvorhersehbare Ereignis zu dokumentieren. Wie dies zu geschehen hat, ist gesetzlich geregelt; andere oder spätere Dokumentationen sind nicht zulässig:

Ist das Fahrzeug mit einem Fahrschreiber ausgerüstet, muss der Fahrer auf der Rückseite der Tachoscheibe einen Vermerk über das Ereignis niederschreiben und dieses mit dem Zusatz „Artikel 12“ versehen.

Ist das Fahrzeug mit einem EG-Kontrollgerät versehen, ist der Vermerk auf der Rückseite des Ausdruckstreifens „Tageswert“ anzufertigen. Es sollten zwei Ausdrücke mit dem Vermerk gefertigt werden, damit ein Ausdruck nach Ablauf der gesetzlich vorgeschriebenen Mitführungspflichten dem Unternehmer geben werden kann, der zweite Ausdruck aber immer noch im Falle einer Kontrolle zur Rechtfertigung der Überschreitung vorgelegt werden kann

Sind weder Fahrtschreiber noch EG-Kontrollgerät vorgeschrieben, ist der Vermerk auf dem Tageskontrollblatt zu verfassen.

5. Technische Maßnahmen zur Überwachung

Im Wesentlichen gibt es zwei unterschiedliche Systeme, um die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten zu überwachen. Das ältere – analoge – EG-Kontrollgerät, in welches eine Tachoscheibe eingelegt wird, sowie den digitalen Tachograf, für welchen der Fahrer eine Fahrerkarte benötigt.

5.1. *EG Kontrollgerät - Fahrtschreiber analog*

Das EG-Kontrollgerät ist in der EWG-Verordnung 3821/85 geregelt.

Die Schaublätter sind fahrerbezogen, bei einem Fahrer – oder Fahrzeugwechsel – ist jeweils ein neues Schaublatt auszufüllen und einzulegen.

Zu beachten ist, dass vor Fahrtantritt das Schaublatt ausgefüllt wird, insbesondere Namen, Kilometerstand zu Fahrtbeginn, Kennzeichen etc. eingetragen werden. Es stellt bereits einen Ordnungswidrigkeitstatbestand dar, wenn der Fahrer mit einem teilweise – beispielsweise ohne Namen – ausgefülltem Schaublatt losfährt, da bei einer Eintragung erst zu Fahrtende der Manipulation Tür und Tor geöffnet wäre.

Für den Fahrer wichtig ist, dass er sie dem Fahrzeughalter – zumeist Arbeitgeber – übergibt. Diesen trifft eine Aufbewahrungspflicht, welche im Regelfall mindestens 1 Jahr beträgt.

Der Vorteil des analogen Systems gegenüber dem digitalen System besteht sicherlich darin, dass die Auswertung bei analogem System aufwendiger ist. Beim analogen System beträgt die Mitführipflicht 28 Tage, zur Auswertung müssen die Daten der Schaublätter jedoch manuell erfasst werden.

Das Auslesen der Fahrerkarte erfolgt EDV-gestützt, so dass es hiermit für die Aufsichtsbehörden sehr viel einfacher nachzuvollziehen ist, ob sämtliche Ruhezeiten entsprechend eingehalten wurden.

5.2. Digitaler Tachograf

Digitale Kontrollgeräte lösen immer mehr die analogen Kontrollgeräte ab. Neu in den Verkehr kommende Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung über 3,5 to zulässiger Gesamtmasse (einschl. Anhänger) und Omnibusse dürfen nur noch mit dem digitalen Tachografen ausgerüstet werden. Fahrer müssen zur Benutzung eine persönliche Fahrerkarte haben, deren Gültigkeitsdauer 5 Jahre beträgt. Auf der Fahrerkarte sind Daten zur Identität des Inhabers gespeichert. Außerdem ermöglicht sie die Speicherung von, Tätigkeit- und Ereignisdaten. Die persönlichen Lenk- und Ruhezeiten werden für bis zu 28 Tagen auf der Karte gespeichert, danach werden die jeweils ältesten Daten überschrieben.

Neben der Fahrerkarte gibt es die Unternehmerkarte, mit welcher sich der Fahrzeughalter als Unternehmer in dem Gerät identifiziert. Diese Karte ermöglicht das Anzeigen, Herunterladen und Ausdrucken der auf dem Gerät gespeicherten Daten sowie das An- und Abmelden des Unternehmens.

Daneben gibt es die Werkstattkarte. Sie ermöglicht die Prüfung, Reparatur und Kalibrierung des Kontrollgerätes sowie das Herunterladen von Daten.

Die Polizei- und Ordnungsbehörden verfügen über eine Kontrollkarte. Sie ermöglicht das Lesen und Ausdrucken sowie Herunterladen aller im Massenspeicher und/oder auf der Fahrerkarte gespeicherten Daten.

Sowohl Fahrer als auch Unternehmer sind verantwortlich für die ordnungsgemäße Funktion und die richtige Verwendung des Kontrollgerätes. Der Unternehmer hat die Arbeit des Fahrers so zu organisieren, dass gesetzliche Bestimmungen eingehalten werden

können. Die Unternehmer müssen ferner eine lückenlose Dokumentation der Lenk- und Ruhezeiten gewährleisten und dem Fahrpersonal auf Verlangen Kopien hiervon ausstellen.

Fahrer sind ordnungsgemäß anzuweisen und regelmäßig zu überwachen. Ihnen dürfen schon gar keine Lohnzuschläge oder Prämien gezahlt werden, wenn diese Zahlungen dazu ermutigen könnten, gegen gesetzliche Vorschriften zu verstoßen.

Der Unternehmer muss die Daten – auch die Daten der Fahrerkarten seiner Fahrer – in regelmäßigen Abständen kopieren und zwar spätestens alle 28 Tage von der Fahrerkarte und spätestens alle 3 Monate vom Massenspeicher des Kontrollgerätes.

Sämtliche Tätigkeitsnachweise sind von dem Unternehmer mindestens 1 Jahr lang nach Ende der Mitführungspflicht aufzubewahren und zu speichern. Danach müssen die Aufzeichnungen vernichtet bzw. die Daten gelöscht werden und zwar bis zum 31. März des Folgejahres, es sei denn, es existieren aus anderen Gründen längere Aufbewahrungsfristen. Schon hier sei angemerkt, dass die buchhalterischen Aufbewahrungspflichten des Finanzamtes durchaus als „aus anderen Gründen“ angesehen werden können.

5.3. Kontrollrichtlinie

Rechtsgrundlage für regelmäßige Straßen und Betriebskontrollen ist die Umsetzung der Richtlinie 2006/22 EG über die Mindestbedingung über die Durchführung der Verordnung NR 561/2006 und EWG 3821/85, welche auf der bisherigen Kontrollmittelverordnung 88/599/EWG aufbaut.

Die Kontrollen werden als Straßenkontrollen und als Betriebskontrollen durchgeführt. Ziel ist, einen repräsentativen Teil der Fahrer und Unternehmer sowie Fahrzeuge zu erfassen. Unter repräsentativ wird ein Bestand von 3 % der Fahrerarbeitstage verstanden, welche Gegenstand der Prüfung sein sollen. Hinsichtlich der Gesamtzahl der zu überprüfenden Arbeitstage sollen mindestens 30 % der Kontrollen auf der Straße, 50 % der Kontrollen im Betrieb durchgeführt werden. Die Straßenkontrollen werden an verschiedenen Orten und zu unvorhersehbaren Zeiten, zumeist so durchgeführt, dass die

Kontrollposten schwierig zu umgehen sind (was angesichts moderner Kommunikationsmöglichkeiten schwierig erscheint).

Kontrolliert werden beispielsweise:

- Einhaltung der täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, der Fahrtunterbrechung und Ruhepausen, sowie der täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten.
- Die mitzuführenden Schaublätter der Vortage bzw. die Daten der Fahrerkarte und des Massenspeichers des digitalen Tachografen.
- Die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, sowie
- das einwandfreie Funktionieren des Kontrollgerätes.

Bei Betriebskontrollen wird selbstverständlich gründlicher geprüft, zumal dann auch ein größerer Datenbestand Gegenstand der Prüfung ist.

Die Kontrollen können sowohl von der Polizei, als auch von den Mitarbeitern des Bundesamtes für Güterverkehr durchgeführt werden. Auch Mitarbeiter der Ämter für Arbeitsschutz (zumeist die Bezirksregierung) sowie der Gewerbeaufsichtsämter sind zur Kontrolle berechtigt.

6. Folgen bei Verstößen

Folgen bei Verstößen gegen Lenk- und Ruhezeiten sind in zwei Kategorien zu unterteilen. Auf der einen Seite das ordnungswidrige (ggf. strafrechtliche) Verhalten, auf der anderen Seite die zivilrechtlichen Folgen.

6.1. *Bußgeldkatalog der einzelnen Tatbestände*

Die Bußgeldkataloge sind nicht im nationalen Bußgeldkatalog enthalten. Eine sehr gute Übersicht über die zahlreichen unterschiedlichen Bußgeldkataloge bietet jedoch folgende Datei: Siehe:

http://www.gewerbeaufsicht.niedersachsen.de/download/30104/EWG-Bussgeldkatalog_Stand_April_2008_.pdf

6.2. Verjährung:

Hinsichtlich der Verjährung ist zunächst zu beachten, dass die besonders kurze 3-monatige Verjährungsfrist nach § 26 StVG ausschließlich für die Ordnungswidrigkeiten nach §§ 24 und 24 a – c StVG gilt. Die kurze 3-monatige Verjährungsfrist kommt also bei Verstößen gegen Lenk- und Ruhezeiten nicht zur Anwendung. Dort gilt vielmehr § 31 ff OWiG, wonach die Frist für die Verfolgungsverjährung bei vorsätzlichem Handeln 2 Jahre und bei fahrlässiger Begehung 1 Jahr beträgt.

6.3. Zivilrechtliche Folgen

6.3.1. Erhöhung der Betriebsgefahr

Die zivilrechtliche Haftung im Straßenverkehr ist eine sogenannte Gefährdungshaftung, welche an die Betriebsgefahr des geführten Kraftfahrzeuges anknüpft. Alleine wegen dieser Betriebsgefahr – unabhängig vom Verschulden der beteiligten Fahrer – tritt eine Haftung ein. Lässt sich bei einem Verkehrsunfall nicht feststellen, von welchem Fahrzeug der größere Verursachungsbeitrag ausgeht, kommt man zu einer gleichmäßigen Haftungsverteilung des insgesamt entstandenen Schadens auf alle Fahrzeuge, bei einer Beteiligung von 2 Fahrzeugen also zu einer Haftung in Höhe von jeweils 50 %.

Dann, wenn die Betriebsgefahr auf der einen oder anderen Seite erhöht ist, kommt man auch zu einer anderen Haftungsverteilung.

Als ein solcher Faktor der Gefahrerhöhung ist ein Verstoß gegen die Lenk- und Ruhezeiten sicherlich anzusehen.

Man könnte also pauschalierend formulieren, dass ein Verstoß gegen die Lenk- und Ruhezeiten mit einem Haftungsaufschlag bei einem Verkehrsunfall quittiert wird.

6.3.2. Vorwurf grob fahrlässigen Handels

Sowohl beim Haftpflichtschaden, als auch beim Schaden der Kaskoversicherung ist die Versicherung unter bestimmten Voraussetzungen berechtigt, beim Fahrer (oder / und Halter) Regress zu nehmen.

Voraussetzung dafür ist ein grob fahrlässiges oder vorsätzliches Herbeiführen des Schadens.

Je nach Umfang kann die Überschreitung der Lenkzeit durchaus als grobe Fahrlässigkeit angesehen werden. Eine minimale Überschreitung wird wohl nicht als grobe Fahrlässigkeit im Sinne einer solchen Regressmöglichkeit anzusehen sein. Wo jedoch die Grenze liegt, lässt sich im Vorhinein kaum verlässlich darstellen.

Auf seitens des Halters liegt eine grobe Fahrlässigkeit ggf dann vor, wenn die Organisation der Touren eine Einhaltung der Ruhezeiten nicht ermöglicht. Dann ist grundsätzlich auch gegenüber dem Halter ein Regress möglich.